

BESCHLUSSVORLAGE

Vorlage Nr.: BM-MO/0007/2025-2
Status: öffentlich
Geschäftsbereich: Mobilitätsbeauftragte
Datum: 15.10.2025

**Durchführung eines Auswahlverfahrens für die Vergabe von
Sondernutzungserlaubnissen für stationsbasiertes Carsharing nach Art. 18a
BayStrWG i. V. m. § 5 CsgG**

Beratungsfolge:

Datum	Gremium
11.11.2025	Bau-, Planungs- und Umweltausschuss

I. SACHVORTRAG:

Mit der Umsetzung des städtischen Mobilitätskonzepts konkretisiert sich das Thema „Sharing“ in Garching. Der Aufbau eines stationsbasierten Carsharing-Angebots soll dazu beitragen, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, öffentliche Flächen effizienter zu nutzen und die Möglichkeiten multimodaler Mobilität im Alltag zu verbessern.

Im Unterschied zu sogenannten Free-Floating-Angeboten, bei denen Fahrzeuge ohne festen Stellplatz flexibel im Stadtgebiet verteilt werden, haben stationsbasierte Carsharing-Modelle nachweislich eine deutlich stärkere verkehrsentslastende Wirkung. Untersuchungen wie STARS 2018, bcs 2016 und Autodelen 2023 zeigen übereinstimmend, dass Nutzerinnen und Nutzer stationsbasierter oder kombinierter Angebote ihr eigenes Fahrzeug häufiger dauerhaft abschaffen.

Demgegenüber lässt sich bei ausschließlicher Nutzung von Free-Floating-Carsharing eine geringere Reduktion des privaten Fahrzeugbestands beobachten. Die Gründe liegen vor allem in der Nutzungsstruktur: Free-Floating-Angebote werden oftmals ergänzend zum eigenen Pkw genutzt, etwa für gelegentliche Fahrten oder als Ersatz für ein Taxi. Zudem werden sie seltener als vollwertige Alternative zum eigenen Fahrzeug wahrgenommen und hinsichtlich Kosten und Verfügbarkeit kritischer bewertet.

Stationsbasierte Carsharing-Modelle leisten damit einen wirkungsvollen Beitrag zur Reduzierung des Parkdrucks, zur Minderung von Emissionen und zur insgesamt effizienteren und nachhaltigeren Nutzung des öffentlichen Raums.

Vor diesem Hintergrund verfolgt die Stadt Garching bei der Einführung eines Carsharing-Angebots konsequent einen Schwerpunkt auf stationsbasierte Lösungen.

Die Stadt setzt dabei auf einen zweistufigen Ansatz:

1. Die Stadt führt ein transparentes und diskriminierungsfreies Verfahren nach § 18a BayStrWG und § 5 CsgG durch. Die Sondernutzungserlaubnisse werden für maximal acht Jahre an geeignete Anbieter vergeben.
2. Ergänzend wird auf Antrag eine befristete pauschale Förderung gewährt, die auf Basis einer eigenständigen Fördersatzung erfolgt. Diese Förderung ist auf maximal 36 Monate pro Standort begrenzt. Die Fördersatzung wurde am 23.09.2025 im Haupt- und Finanzausschuss beraten und mehrheitlich befürwortet.

I. Ablauf des Auswahlverfahrens

Das Auswahlverfahren verläuft wie folgt:

1. Öffentliche Bekanntmachung:

Die Stadt veröffentlicht die Ausschreibung gem. §5 Abs. 5 CsgG auf www.bund.de sowie auf der Website der Stadt Garching. Die Bekanntmachung enthält Angaben zu Anzahl, Lage und Art der zur Verfügung stehenden Stellplätze sowie zum Ablauf des Verfahrens. Sie benennt die einzureichenden Unterlagen (gemäß Anlagen 4–7), die Teilnahmevoraussetzungen, die gesetzlich geforderten Eignungskriterien nach §5 Abs. 2 und Abs. 3 sowie der Anlage gemäß §5 Abs. 4 Satz 3 CsgG und setzt eine verbindliche Frist zur Einreichung.

2. Einreichung von Interessenbekundungen:

Anbieter reichen innerhalb der gesetzten Frist die vollständigen Unterlagen (gemäß Anlagen 3-6 der Bekanntmachung) ein.

3. Eignungsprüfung nach § 5 Abs. 2 und 3 und Anlage CsgG:

Die Stadt prüft die Einhaltung der gesetzlich definierten Eignungskriterien (siehe Abschnitt II).

4. Vor-Ort-Termin mit Auswahlverfahren:

Die Stadt lädt alle geeigneten Anbieter zu einem Vor-Ort-Termin ein:

- Bei Stellplätzen mit nur einem Interessenten erfolgt eine direkte Zuteilung.
- Bei mehreren Interessenten kommt folgendes Draw-Verfahren zur

Anwendung:

1. Jeder Anbieter erhält für jeden Standort, auf den er sich beworben hat, je ein anonymisiertes Los.
2. Anbieter können vor Beginn der Ziehung für einen Standort schriftlich erklären, dass sie auf eine Zuteilung verzichten. In diesem Fall nehmen sie an der Losziehung für diesen Standort nicht teil.
3. Die Lose werden in einem undurchsichtigen Behälter gemischt und öffentlich gezogen.
4. Der gezogene Anbieter erhält den Stellplatz.
5. Reihum wählen Anbieter einen noch verfügbaren Stellplatz.
6. Anbieter können jederzeit ausscheiden; dies wird protokolliert.
7. Die Auswahl endet, wenn alle Anbieter ausgeschieden oder alle Stellplätze vergeben sind.
8. Nicht vergebene Stellplätze verbleiben zunächst ohne Nutzung. Die Stadt behält sich vor, diese zu einem späteren Zeitpunkt erneut zu vergeben.

5. Erteilung der Sondernutzungserlaubnisse:

Nach dem Vor-Ort-Termin unterschreiben die Anbieter das Protokoll, das gleichzeitig als Antrag auf Erteilung der Sondernutzungserlaubnis gewertet wird.

II. Eignungskriterien

Die gesetzliche Grundlage für die Eignung bildet §5 Abs. 2 und Abs. 3 CsgG in Verbindung mit der Anlage zu §5 Abs. 4 Satz 3 CsgG. Darin sind die Voraussetzungen und Mindestanforderungen geregelt, die Carsharinganbieter erfüllen müssen, um im Rahmen eines diskriminierungsfreien Auswahlverfahrens berücksichtigt werden zu können. Diese lauten wie folgt:

1. Das Carsharing-Angebot erfüllt die Definition für Carsharing in § 2 Satz 1 Nrn. 1 und 2 CsgG.
2. Carsharinganbieter gewähren im Rahmen der vorhandenen Kapazität grundsätzlich jeder volljährigen Person mit einer für das entsprechende Kraftfahrzeug gültigen und vorgelegten Fahrerlaubnis diskriminierungsfrei eine Teilnahmeberechtigung. Einschränkungen hinsichtlich der Dauer des Besitzes der Fahrerlaubnis, des Mindestalters sowie einer Bonitätsprüfung sind möglich.
3. Carsharinganbieter bieten ihren Kunden folgenden Mindestleistungsumfang:
 1. Die Fahrzeugbuchung, -abholung und -rückgabe ist an 24 Stunden täglich

- möglich.
2. Kurzzeitnutzungen ab einer Stunde sind möglich, der Stundentarif darf 20 Prozent des Tagespreises nicht überschreiten.
 3. Die Berücksichtigung von Freikilometern ist mit Ausnahme der Wege für die Tank- und Batteriebeladung, der Fahrzeugpflege oder für Maßnahmen der Kundenbindung oder der Kundengewinnung nicht zulässig. Die Betriebsmittelkosten je Kilometer müssen über den marktüblichen Energiekosten (Kraftstoff und Strom) liegen.
 4. Die Wartung der Fahrzeuge wird regelmäßig, entsprechend den Herstellerempfehlungen durchgeführt.
 5. Den Kunden sollen Informationen über umweltschonende und lärmarme Fahrweise für die Fahrer und Fahrerinnen zur Verfügung gestellt werden, in dem Carsharinganbieter mittels ihrer Internetseite oder auf anderen geeigneten Informationsmaterialien auf die Möglichkeit von Schulungen zur umweltschonenden Fahrweise (etwa von Fahrschulen oder anderen Anbietern) hinweisen.
 6. Der Carsharinganbieter informiert im Falle der Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge in geeigneter Weise (insbesondere über allgemeine Verbraucherinformationen, Internet, seine Allgemeinen Geschäftsbedingungen) – soweit verfügbar – über die Standorte der für das Carsharingfahrzeug geeigneten Ladestationen, die Art der Stromversorgung an diesen Ladestationen und die Herkunft der bezogenen Elektrizität. Dafür benennt er den Anbieter und den Stromtarif.
 4. Carsharinganbieter mit Fahrzeugflotten bis zu fünf Fahrzeugen weisen mindestens zehn registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug auf und solche mit einem Angebot von mehr als fünf Fahrzeugen mindestens 15 registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug. Als Fahrzeugflotte gilt die Gesamtheit der Fahrzeuge des jeweiligen Anbieters in der jeweiligen Gemeinde. Davon ausgenommen sind solche Anbieter, die mit einem entsprechenden Angebot erstmalig in der jeweiligen Gemeinde tätig werden wollen.
 5. Soweit der Schutz geistigen Eigentums sowie von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen nicht entgegenstehen, sollen zum Zwecke der Förderung der Multimodalität Daten bezüglich des Status von Carsharingfahrzeugen freigegeben werden. Personenbezogene Daten dürfen nicht freigegeben werden.
 6. Der Anbieter hat bei der Erbringung von Carsharing-Dienstleistungen bisher nicht wiederholt in schwerwiegender Weise gegen Pflichten aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung verstoßen.
 7. Ein Insolvenzverfahren oder ein vergleichbares gesetzlich geregeltes Verfahren wurde für unser Unternehmen weder beantragt noch eröffnet. Ein Antrag auf Eröffnung eines solchen Verfahrens wurde auch nicht mangels Masse abgelehnt. Es liegt kein rechtskräftig bestätigter Insolvenzplan für das Unternehmen vor.
 8. Der Anbieter hat nie gegen §123 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen verstoßen.

Hinweis zur Anwendung der Eignungskriterien gemäß § 5 CsgG:

Die Stadt Garching b. München macht als Kommune mit weniger als 50.000 Einwohnern gemäß der Anlage zu § 5 Abs. 4 Satz 3 Teil 3 CsgG von der Möglichkeit Gebrauch, einzelne Anforderungen der Anlage zu § 5 CsgG im Auswahlverfahren auszusetzen.

Konkret wird auf die Anwendung von Punkt 1.2.6 der Anlage zu § 5 CsgG Abs. 4 Satz 3 (Vergünstigungen für Inhaberinnen von ÖPNV-Zeitkarten) verzichtet, da diese wirtschaftlich nicht zumutbar ist, insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Carsharing-Angebot in der Anlaufphase eine kommunale Förderung erhält und zunächst eigenwirtschaftlich tragfähig werden muss.

Alle weiteren Anforderungen der Anlage bleiben Bestandteil des Eignungsnachweises.

II. BESCHLUSSVORSCHLAG:

Die Vergabe der Sondernutzungserlaubnisse für stationsbasiertes Carsharing im öffentlichen Raum wird gemäß dem vorgeschlagenen Auswahlverfahren nach §18a BayStrWG i. V. m. § 5 CsgG und unter Anwendung der gesetzlich definierten Eignungskriterien durchgeführt.

Anlage/n:

- 1 - Verkehrsentslastung Carsharing Varianten
- 2 - CsgG - Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing 1
- 3 - Entwurf_Bekanntmachung über die Durchführung eines Auswahlverfahrens zur Vergabe von Sondernutzungserlaubnissen_Okt2025

Verkehrsentslastung durch Carsharing

Die verkehrsentslastende Wirkung von Carsharing ist wissenschaftlich gut untersucht. Carsharing führt zur Abschaffung privater Pkw und trägt zur Reduzierung des Pkw-Bestands bei. Darüber hinaus verändert Carsharing das Mobilitätsverhalten: Carsharing-Kund*innen nutzen die Verkehrsmittel des Umweltverbunds öfter und den Pkw seltener als die Vergleichsbevölkerung.



Zwei Arten der Verkehrsentslastung durch Carsharing

Städte und Gemeinden leiden darunter, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) sowohl im ruhenden wie im fließenden Verkehr einen (zu) großen Teil des öffentlichen (Straßen-)Raums beansprucht. Carsharing trägt zu einer Reduzierung des MIV auf zwei Weisen bei:

- Carsharing führt zur Abschaffung privater Pkw und zur dauerhaften Vermeidung von Neuanschaffungen in den teilnehmenden Haushalten. Die Pkw-Nutzungswünsche mehrerer Haushalte werden auf wenigen Fahrzeugen gebündelt. Carsharing reduziert so die Zahl der insgesamt benötigten Pkw und Stellplätze.
- Carsharing-Kund*innen nutzen Autos im Durchschnitt seltener als Autobesitzer*innen. Fahrrad und ÖPNV spielen in ihrem Modal Split eine größere Rolle. Die veränderte Verkehrsmittelwahl senkt den MIV-Anteil am fließenden Verkehr. Dieser Effekt stellt sich vor allem bei Carsharing-Nutzer*innen ein, die private Pkw abschaffen.

Ersetzungsquote: Pkw-Abschaffung und Vermeidung von Neuanschaffungen: Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt X private Pkw. **Reduktionsquote:** Pro Carsharing-Fahrzeug wurden in den teilnehmenden Haushalten X private Pkw abgeschafft.

Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 16 private Pkw

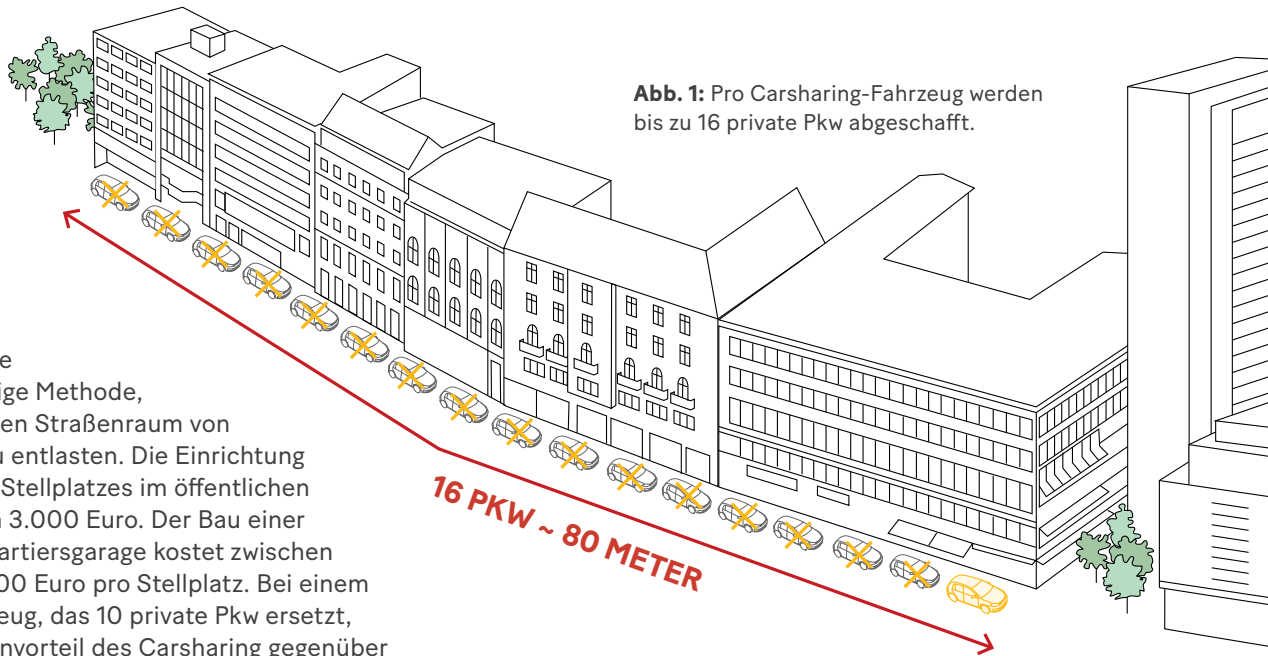
Verkehrsentslastung kann gemessen werden. Die Wirkung des Carsharing auf den Pkw-Bestand wird in der Ersetzungsquote ausgedrückt („Pro Carsharing-Fahrzeug wurden X private Pkw in den teilnehmenden Haushalten abgeschafft oder nicht neu angeschafft“). Für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens durch Carsharing wird die Reduktionsquote als Indikator verwendet („Pro Carsharing-Fahrzeug wurden in den teilnehmenden Haushalten X private Pkw abgeschafft“). Tabelle 1 zeigt eine Auswahl von Ersetzungs- und Reduktionsquoten in neueren Carsharing-Studien seit 2018. Die höchste je in Deutschland gemessene Ersetzungsquote ist 1:16 (Bremen 2018). Die höchste Reduktionsquote ist 1:10,9.

Carsharing entlastet kostengünstig den urbanen Raum

Umgerechnet auf die von einem Pkw beanspruchte Parkfläche bedeutet eine Ersetzungsquote von 1:16, dass jedes Carsharing-Fahrzeug rund 80 Meter Straßenkante von parkenden Autos freihält (gerechnet in Längsparker-Stellplätzen abzüglich des Stellplatzes für das Carsharing-Fahrzeug).

Untersuchungsgebiet (EU-Land)	Ortsgröße (Einwohner*innen)	Carsharing-Variante	Ersetzungsquote	Reduktionsquote
Großstädte (gesamte Gemeinde)				
Stadt 1 (DE)	100.000 - 499.999	Kombiniert	1 : 13,5	1 : 10,9
Stadt 2 (DE)	100.000 - 499.999	Stationsbasiert	1 : 9,9	1 : 7,5
Stadt 3 (DE)	100.000 - 499.999	Kombiniert	1 : 10,8	1 : 5,1
Stadt 4 (DE)	100.000 - 499.999	Stationsbasiert	1 : 6,8	1 : 6,1
Stadt 5 (DE)	500.000 - 999.999	Stationsbasiert	1 : 16	1 : 7
Stadt 6 (DE)	> 999.999	Stationsbasiert	1 : 5,7	1 : 4,1
Stadt 7 (BE)	> 999.999	Free-floating	1 : 3,6	1 : 0,9
Kleine Städte und ländlicher Raum (gesamte Gemeinde)				
Gemeinde 1 (DE)	50.000 – 99.999	Stationsbasiert	nicht berechnet	1 : 3,6
Gemeinde 2 (DE)	0 – 49.999	Stationsbasiert	nicht berechnet	1 : 3,5
Gemeinde 3 (DE)	0 – 49.999	Stationsbasiert	nicht berechnet	1 : 1,9
Gemeinde 4 (DE)	0 – 49.999	Stationsbasiert	nicht berechnet	1 : 1,2

Tab.1: Ersetzungs- und Reduktionsquoten in verschiedenen neueren Carsharing-Studien;
Quellen: Autodelen 2023, bcs 2023, Bremen 2018, Herzog 2023, Schreier 2023. Alle aufgeführten Studien entsprechen dem bcs-Evaluationsstandard „Verkehrsentslastende Wirkung von Carsharing messen“.



Carsharing ist eine sehr kostengünstige Methode, um den öffentlichen Straßenraum von parkenden Pkw zu entlasten. Die Einrichtung eines Carsharing-Stellplatzes im öffentlichen Raum kostet etwa 3.000 Euro. Der Bau einer oberirdischen Quartiersgarage kostet zwischen 14.000 und 22.000 Euro pro Stellplatz. Bei einem Carsharing-Fahrzeug, das 10 private Pkw ersetzt, beträgt der Kostenvorteil des Carsharing gegenüber der Quartiersgarage also zwischen 137.000 und 217.000 Euro.

Carsharing verändert das Mobilitätsverhalten

Carsharing-Kund*innen fahren seltener Auto als die Gesamtbevölkerung und greifen öfter auf nachhaltige Alternativen zurück (ÖPNV, Fahrrad, Zufußgehen). Dafür gibt es zahlreiche Belege: Krietemeyer 2012 weist auf der Basis von mehreren seit 1996 durchgeführten Untersuchungen nach, dass die Kooperation von Carsharing und ÖPNV zu einer Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbunds führt. WiMobil 2016 zeigt, dass die Carsharing-

Kund*innen aller Carsharing-Varianten deutlich häufiger den ÖPNV nutzen als die jeweils relevante Vergleichsbevölkerung. Sonder 2023 zeigt dies Phänomen für alle Verkehrsarten des Umweltverbunds. bcs 2016, WiMobil 2016, share 2018, STARS 2018 und STARS 2019 zeigen übereinstimmend, dass Carsharing-Kund*innen aller Varianten überdurchschnittlich häufig ÖPNV-Zeitkarten besitzen. Bremen 2018 zeigt, dass die Pkw-Fahrleistung in einem Carsharing-Haushalt um 50 Prozent geringer ist als in einem durchschnittlichen Bremer Haushalt.

Carsharing-Nutzer*innen verändern ihr Mobilitätsverhalten vor allem dann, wenn sie einen privaten Pkw abschaffen. Denn die zuvor mit dem Pkw zurückgelegten Wege werden dann zum Teil auf den Umweltverbund verlagert. Das zeigt Abbildung 2 exemplarisch für den ÖPNV auf Basis der Studie Bremen 2018.

Änderung der ÖPNV-Nutzung seit Beginn der Carsharing-Teilnahme

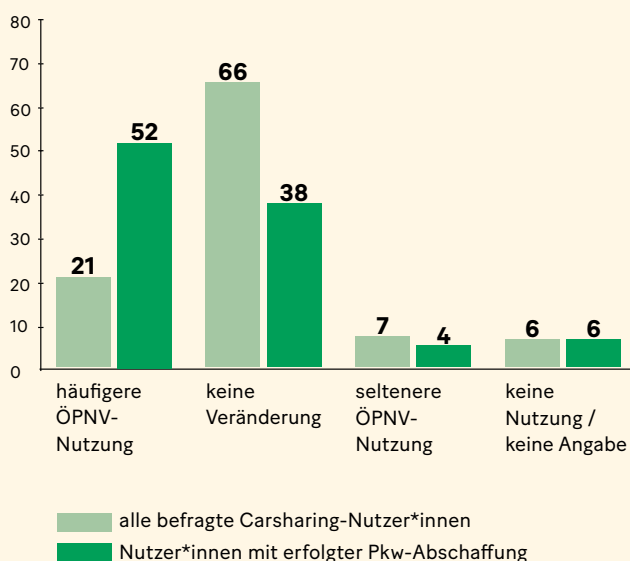


Abb. 2: Änderung der ÖPNV-Nutzung seit Beginn der Carsharing-Teilnahme (stationsbasiertes Carsharing); Quelle: Bremen 2018.

Carsharing trägt zur Reduktion der THG-Emissionen im Verkehr bei

Die Veränderung des Modal Split der Carsharing-Haushalte nach einer Autoabschaffung hat erheblichen Einfluss auf die Treibhausgas-Emissionen. Auf Basis der Studie UBA 2022 schätzt der bcs, dass pro abgeschaffter Pkw 0,5 bis 1,2 Tonnen Treibhausgas-Emissionen jährlich eingespart werden. Weitere 0,4 Tonnen pro abgeschaffter Pkw werden dadurch eingespart, dass für die Versorgung der Haushalte mit Carsharing weniger Pkw produziert und entsorgt werden müssen als für den privaten Pkw-Besitz. Der flächendeckende Ausbau der Carsharing-Angebote führt demnach zu erheblichen THG-Einsparungen im Verkehr.

Die Carsharing-Varianten wirken unterschiedlich

Haushalte, die stationsbasiertes oder kombiniertes Carsharing nutzen, schaffen in erheblichem Umfang private Pkw ab. Dies bestätigen alle Studien übereinstimmend (Autodelen 2023, bcs 2016, bcs 2019, bcs 2023, Bremen 2018, Sonder 2023, STARS 2018, STARS 2019, alle Studien CoMoUK). Bei Haushalten, die ausschließlich free-floating Carsharing nutzen, lässt sich bisher nur eine geringe oder gar keine Pkw-Abschaffung feststellen (share 2018, STARS 2018, STARS 2019, Czarnetzki/Siek 2021). Abbildung 3 zeigt, dass verschiedene Carsharing-Studien zu ähnlichen Ergebnissen kommen.

Die Studie STARS 2018 liefert drei Hinweise, warum die verkehrsentslastende Wirkung des free-floating Carsharing geringer ist als die der anderen Varianten:

- Free-floating Carsharing ermöglicht One-Way-Fahrten und kann daher auch als Taxi-Ersatz eingesetzt werden. Dies zieht Auto-affine Zielgruppen an, die free-floating Carsharing parallel zum eigenen Auto nutzen (zum Beispiel für Fahrten von und zum Flughafen).
- Free-floating Carsharing wird oftmals nicht als vollwertiger Ersatz für ein eigenes Auto angesehen. In STARS 2018 stimmen nur 33 Prozent der Free-floating-Nutzer*innen der Aussage zu, dass Carsharing ein vollwertiger Ersatz für ein eigenes Auto sei. Unter den Nutzer*innen des stationsbasierten Carsharing sind 63 Prozent dieser Meinung.
- Free-floating Carsharing wird bei Kosten der Nutzung und Verfügbarkeit der Fahrzeuge schlechter beurteilt

als andere Carsharing-Varianten. share 2018 identifiziert ebenfalls diese Punkte als Nutzungshemmnisse.

Free-floating Carsharing trägt zwar wenig zur Abschaffung von privaten Pkw bei, verhindert aber die Anschaffung von weiteren Pkw. STARS 2019 zeigt, dass in den stationsbasierten und kombinierten Carsharing-Varianten viele autofreie Haushalte wieder ein Auto anschaffen würden, wenn es kein Carsharing mehr gäbe. In den Haushalten der Free-floating-Nutzer*innen würden weitere private Pkw hinzukommen.

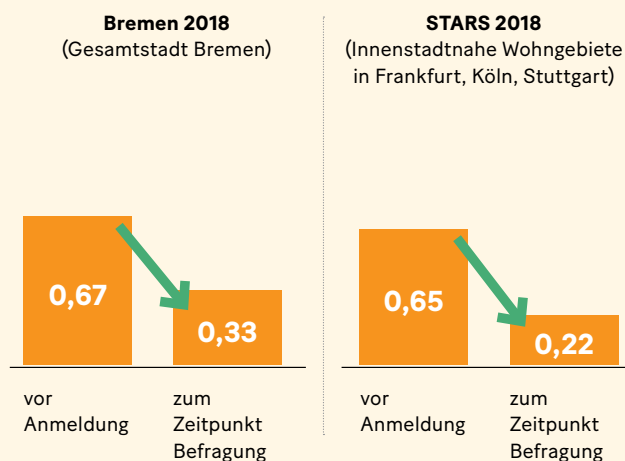
Stationsbasiertes Carsharing ist die Basis der Verkehrsentslastung

share 2018, STARS 2018 und Czarnetzki/Siek 2021 stellen fest, dass Nutzer*innen des free-floating Carsharing eher einen privaten Pkw abschaffen, wenn sie zugleich zum stationsbasierten Carsharing angemeldet sind. Das stationsbasierte Carsharing ist demnach die Basis der verkehrsentslastenden Wirkung.

In kombinierten Carsharing-Systemen werden stationsbasierte und free-floating Fahrzeuge von einem Anbieter aus einer Hand angeboten. STARS 2018 stellt fest, dass kombinierte Systeme eine dem stationsbasierten Carsharing vergleichbare verkehrsentslastende Wirkung haben. Sonder 2023 zeigt, dass Kund*innen, die beide Carsharing-Varianten innerhalb eines kombinierten Systems nutzen, häufiger Pkw abschaffen als Kund*innen, die nur eine Carsharing-Variante nutzen. Kombinierte Systeme sind also ein Weg, um free-floating Carsharing verkehrsentslastend anzubieten.

Entwicklung der Pkw pro Haushalt in verschiedenen Carsharing-Studien

Stationsbasiertes Carsharing



Free-floating Carsharing

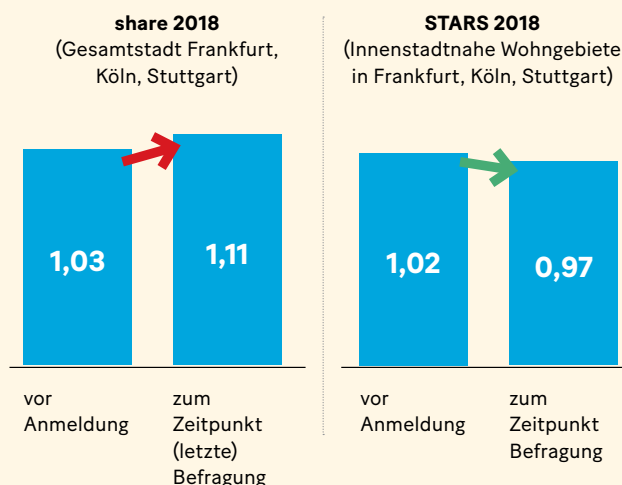


Abb. 3: Änderung der Zahl der Pkw pro Haushalt bei Nutzer*innen verschiedener Carsharing-Varianten; Quellen: Bremen 2018, share 2018, STARS 2018.

Carsharing-Varianten

Beim **stationsbasierten Carsharing** stehen die Autos möglichst wohnortnah auf festen Stellplätzen. Kund*innen holen den Wagen dort ab, nach der Fahrt bringen sie ihn dort hin zurück. Bei dieser Variante sind Reservierungen mehrere Tage oder Wochen im Voraus möglich. Das sorgt für eine hohe Berechenbarkeit des Angebots. Die größten Anbieter (nach Flottengröße) sind stadtmobil, cambio, teilAuto und book-n-drive.

Beim **free-floating Carsharing** stehen die Autos innerhalb eines definierten Geschäftsgebiets zufällig verteilt. Nutzer*innen orte sie über das Smartphone. Nach der Fahrt stellen sie den Wagen irgendwo innerhalb des Geschäftsgebiets wieder ab. Bei dieser Variante sind Reservierungen lange im Voraus nicht möglich. Free-floating ermöglicht jedoch One-Way-Fahrten innerhalb des Geschäftsgebiets. Die größten Anbieter sind Miles, Share Now/Free2move und Sixt share.

Seit 2011 haben sich **kombinierte Carsharing-Systeme** etabliert, die stationsbasierte und free-floating Fahrzeuge aus einer Hand anbieten. Kombinierte Systeme gibt es beispielsweise von stadtmobil, cambio, teilAuto und book-n-drive.

Der Bundesverband Carsharing e.V. (bcs) gibt einen Evaluationsstandard zur Messung der verkehrsentlastenden Wirkung heraus. Dieser beschreibt eine einheitliche Mess- und Berechnungsmethode, die kontinuierlich an den Stand der verkehrswissenschaftlichen Forschung angepasst wird.



Auf einen Blick

Verkehrsentlastung durch Carsharing

Carsharing hat eine den MIV reduzierende und den Parkraum entlastende Wirkung.

Carsharing-Nutzer*innen sind häufiger multi-modal. Sie nutzen ÖPNV und Fahrrad häufiger als die Vergleichsbevölkerung und fahren seltener mit dem Auto.

Die Carsharing-Varianten wirken unterschiedlich: Für stationsbasiertes Carsharing ist eine hohe verkehrsentlastende Wirkung erwiesen. Für reines free-floating Carsharing ist die verkehrsentlastende Wirkung unklar. Kombinierte Carsharing-Angebote haben eine dem stationsbasierten Carsharing vergleichbare verkehrsentlastende Wirkung.

Schlussfolgerungen für kommunale Mobilitätskonzepte

Kommunen sollten die hohe verkehrsentlastende Wirkung des stationsbasierten Carsharing nutzen, indem sie den Aufbau eines möglichst flächendeckenden Netzes wohnortnaher Carsharing-Stationen fördern. Wichtig ist insbesondere die Schaffung von zugeordneten Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum.

Mit dem stationsbasierten Carsharing als Basis können zusätzliche Angebote des free-floating Carsharing die Attraktivität des Gesamtangebots und die Fahrzeugverfügbarkeit erhöhen. Die Verbindung kann in kombinierten Carsharing-Systemen erfolgen. Dort, wo die Varianten parallel existieren, kann die Vernetzung durch Mobility as a Service-Apps erfolgen.

Quellen

Autodelen 2023: Autodelen.net (Hrsg.): Car Sharing in Belgium in 2022. Impact Report. Februar 2023

bcs 2016: Bundesverband Carsharing e.V. (Hrsg.): Mehr Platz zum Leben – wie Carsharing Städte entlastet. Abschlussbericht. Juni 2016

bcs 2019: Bundesverband Carsharing e.V.: Stationsbasiertes Carsharing in Berlin wirkt deutlich verkehrsentslastend. Internet-Artikel abrufbar unter <https://bit.ly/3aXAgOq>. Berlin 2019

bcs 2023: Bundesverband Carsharing e.V.: Verkehrsentslastende Wirkung des CarSharing-Angebotes von stadtmobil Rhein-Neckar. Kurzbericht zum Ergebnis der Evaluation. 2023. Nicht veröffentlicht.

Bremen 2018: team red GmbH (Hrsg.): Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen. Endbericht. 2018

CoMoUK: CoMoUK publiziert jährliche Berichte über das Carsharing in Großbritannien. Abrufbar unter: <https://www.como.org.uk/shared-cars/overview-and-benefits#car-club-annual-reports>

Czarnetzki/Siek 2021: Czarnetzki, Siek: Dezentrale Mobilitätsstationen in urbanen Wohnquartieren, in: Internationales Verkehrswesen (73) 1 / 2021

Herzog 2023: Herzog: Verkehrsentslastende Wirkung von CarSharing-Angeboten im ländlichen Raum sowie in kleinen und mittleren Städten unter Berücksichtigung von E-CarSharing. Masterarbeit. 2023. Nicht veröffentlicht.

Krietemeyer 2012: Krietemeyer: Effekte einer langjährigen Marketing-Kooperation zwischen dem Münchener Verkehrs- und Tarifverbund (MVG) und der Car-Sharing-Organisation Stattauto München, in: Loose, Glotz-Richter (Hrsg.): Car-Sharing und ÖPNV – Erfolgspotenziale durch vernetzte Angebote. 2012

Polito 2020: Chicco, Diana, Loose, Nehrke: Comparing car ownership reduction patterns among members of different car sharing schemes operating in three German inner-city areas, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Vol. 163(C)

Schreier 2023: Institut Schreier: cambio Ersetzungsquote – Daten 2023. 2023. Nicht veröffentlicht.

share 2018: Öko-Institut, ISOE (Hrsg.): share – Wissenschaftliche Begleitforschung zu car2go mit batterieelektrischen und konventionellen Fahrzeugen. Abschlussbericht. 2018

Sonder 2023: Sonder: Evaluation kombinierter Car-Sharing-Systeme: Eine quantitative empirische Untersuchung des Nutzungs- und Mobilitätsverhaltens sowie der Bindung von Kund*innen des kombinierten CarSharing-Systems von stadtmobil Rhein-Neckar in den Städten Mannheim und Heidelberg. Dissertation. Wuppertal 2023

STARS 2018: STARS Deliverable 4.1 – The influence of socioeconomic factors in the diffusion of car sharing. Deutsche Fallstudie: Bundesverband Carsharing e.V. (Hrsg.): Nutzer und Mobilitätsverhalten in verschiedenen Carsharing-Varianten. Projektbericht. Berlin 2018

STARS 2019: STARS Deliverable 5.1 – New mobility market equilibria in the cities of tomorrow. 2019. Deutsche Fallstudie: Bundesverband Carsharing e.V. (Hrsg.): Entlastungswirkungen unterschiedlicher Carsharing-Varianten. Projektbericht. Berlin 2019

UBA 2017: Umweltbundesamt (Hrsg.): Die Stadt für Morgen. Umweltschonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt. Dessau-Roßlau März 2017

UBA 2022: Umweltbundesamt (Hrsg.): Abschätzung von THG-Einsparungen von Maßnahmen und Instrumenten zu nachhaltigem Konsum. Dessau-Roßlau Mai 2022

WiMobil 2016: BMW AG, DB Rent GmbH, DLR (Hrsg.): Wirkung von E-Car Sharing Systemen auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen (WiMobil). Gemeinsamer Abschlussbericht. April 2016

Impressum

Bundesverband Carsharing e.V.
Schönhauser Allee 141B 10437 Berlin
Tel: 030 92 12 33 53
www.carsharing.de
info@carsharing.de
Autor: Gunnar Nehrke



Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing¹ (Carsharinggesetz - CsgG)

[Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis](#)

CsgG

Ausfertigungsdatum: 05.07.2017

Vollzitat:

"Carsharinggesetz vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist"

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 4 G v. 12.7.2021 I 3091

Näheres zur Standangabe finden Sie im Menü unter [Hinweise](#)

¹ Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 1.9.2017 +++)
(+++ Amtlicher Hinweis des Normgebers auf EG-Recht:
Notifizierung der
EURL 2015/1535 (CELEX Nr.: 32015L1535) +++)

Soweit dieses Gesetz zum Erlass von Rechtsverordnungen befugt, tritt es gem. § 7 Abs. 2 am 13.7.2017 in Kraft.

[Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis](#)

§ 1 Anwendungsbereich

Mit diesem Gesetz werden Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Carsharing ermöglicht, um die Verwendung von Carsharingfahrzeugen im Rahmen stationsunabhängiger oder stationsbasierter Angebotsmodelle zur Verringerung insbesondere klima- und umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern.

[Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis](#)

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes ist

1. ein Carsharingfahrzeug ein Kraftfahrzeug, das einer unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometer tariff oder Mischformen solcher Tarife angeboten und selbstständig reserviert und genutzt werden kann,
2. ein Carsharinganbieter ein Unternehmen unabhängig von seiner Rechtsform, das Carsharingfahrzeuge stationsunabhängig oder stationsbasiert zur Nutzung für eine unbestimmte Anzahl von Kunden und Kundinnen nach allgemeinen Kriterien anbietet, wobei Mischformen der Angebotsmodelle möglich sind,
3. stationsunabhängiges Carsharing ein Angebotsmodell, bei dem die Nutzung des Fahrzeugs ohne Rücksicht auf vorab örtlich festgelegte Abhol- und Rückgabestellen begonnen und beendet werden kann und
4. stationsbasiertes Carsharing ein Angebotsmodell, das auf vorab reservierbaren Fahrzeugen und örtlich festgelegten Abhol- oder Rückgabestellen beruht.

[Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis](#)

§ 3 Bevorrechtigungen

(1) Wer ein Fahrzeug im Sinne des § 2 Nummer 1 führt, kann nach Maßgabe der folgenden Vorschriften Bevorrechtigungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr erhalten, soweit dadurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden.

(2) Bevorrechtigungen sind möglich

1. für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen,
2. im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.

(3) In Rechtsverordnungen nach § 6 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 3, des Straßenverkehrsgesetzes können

1. die Bevorrechtigungen näher bestimmt werden,

2. die Einzelheiten der Anforderungen an deren Inanspruchnahme festgelegt werden,
3. die erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen, insbesondere Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, für stationsunabhängiges und stationsbasiertes Carsharing bestimmt werden und
4. die Einzelheiten zur Regelung des Verkehrs zu Gunsten von Fahrzeugen eines oder mehrerer bestimmter Carsharinganbieter, die ein stationsbasiertes Angebot zur Verfügung stellen, festgelegt werden, soweit der jeweilige Carsharinganbieter im Rahmen der wegerechtlichen Vorschriften zur Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums berechtigt ist.

Rechtsverordnungen mit Regelungen im Sinne des Satzes 1 erlässt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeinsam mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. § 6 Absatz 7 des Straßenverkehrsgesetzes ist auf eine Rechtsverordnung mit Regelungen nach Satz 1 nicht anzuwenden.

(4) In Rechtsverordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 4, des Straßenverkehrsgesetzes können als Bevorzugungen Ermäßigungen oder Befreiungen von der Gebührenpflicht vorgesehen werden.

[Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis](#)

§ 4 Kennzeichnung

(1) Bevorzugungen nach § 3 dürfen nur für Fahrzeuge gewährt werden, die mit einer deutlich sichtbaren Kennzeichnung als Carsharingfahrzeug versehen sind.

(2) In einer Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 oder 9 Buchstabe c des Straßenverkehrsgesetzes können das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gemeinsam

1. die Art und Weise der Kennzeichnung im Sinne des Absatzes 1,
2. die für das Erteilen der Kennzeichnung erforderlichen Angaben und
3. das Verfahren für das Erteilen der Kennzeichnung

näher bestimmen. Das Verfahren kann auch über eine einheitliche Stelle nach § 71a des Verwaltungsverfahrensgesetzes abgewickelt werden. § 6 Absatz 7 des Straßenverkehrsgesetzes ist auf Rechtsverordnungen nach Satz 1 nicht anzuwenden.

(3) Für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach Absatz 1 in Verbindung mit Rechtsverordnungen nach Absatz 2 werden Gebühren und Auslagen erhoben. § 6a Absatz 2 bis 5 und 8 des Straßenverkehrsgesetzes gilt entsprechend.

[Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis](#)

§ 5 Sondernutzung öffentlichen Straßenraums

(1) Unbeschadet der sonstigen straßenrechtlichen Bestimmungen zur Sondernutzung an Bundesfernstraßen kann die nach Landesrecht zuständige Behörde zum Zwecke der Nutzung als Stellflächen für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge dazu geeignete Flächen einer Ortsdurchfahrt im Zuge einer Bundesstraße bestimmen. Ist die nach Landesrecht zuständige Behörde nicht der Straßenbaubehörde, darf sie die Flächen nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde bestimmen. Die Flächen sind so zu bestimmen, dass die Funktion der Bundesstraße und die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs nicht beeinträchtigt werden sowie die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt sind.

(2) Die Flächen sind von der nach Landesrecht zuständigen Behörde im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens einem Carsharinganbieter nach Maßgabe der folgenden Vorschriften zum Zwecke der Nutzung für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge für einen Zeitraum von längstens acht Jahren zur Verfügung zu stellen (Sondernutzungserlaubnis). Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend. Nach Ablauf der Geltungsdauer der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens nach Satz 1 möglich. Das Verfahren nach Satz 1 kann für einzelne Flächen getrennt durchgeführt werden.

(3) In dem Auswahlverfahren nach Maßgabe der Absätze 5 bis 7 wird die Sondernutzung der nach Absatz 1 ausgewählten Flächen einem geeigneten und zuverlässigen Carsharinganbieter erlaubt. Geeignet ist ein Carsharinganbieter, der die nach Absatz 4 festgelegten Anforderungen an die von ihnen im Rahmen der Sondernutzung zu erbringende Leistung (Eignungskriterien) erfüllt. Unzuverlässig ist ein Carsharinganbieter, der bei der Erbringung von Carsharingdienstleistungen wiederholt in schwerwiegender Weise gegen Pflichten aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung verstoßen hat sowie in den in § 123 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen genannten Fällen. Erfüllen mehrere Carsharinganbieter die Anforderungen des Satzes 1, ist durch Los zu entscheiden.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit werden ermächtigt, gemeinsam durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Eignungskriterien festzulegen und an den aktuellen Stand der Technik anzupassen. Die Eignungskriterien sind mit dem Ziel festzulegen, dass sie geeignet sind, durch die von dem jeweiligen Carsharinganbieter angebotene Leistung

1. zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere durch eine Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr, und
2. zu einer Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen, insbesondere durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes,

am besten beizutragen. Bis zum erstmaligen Inkrafttreten einer Rechtsverordnung nach Satz 1 bestimmen sich die Eignungskriterien nach der Anlage.

(5) Die Bekanntmachung über das vorgesehene Auswahlverfahren muss allen interessierten Unternehmen kostenfrei und ohne Registrierung zugänglich sein. Sie ist auf der Internetseite www.bund.de und nach Maßgabe des Rechts der Europäischen Union im Amtsblatt der Europäischen Union zu veröffentlichen. Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Auswahlverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere Informationen über den vorgesehenen Ablauf des Auswahlverfahrens, Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie die Eignungskriterien. Sie muss zudem die vorgesehene Dauer der Sondernutzung enthalten. Fristen sind angemessen zu setzen. Das Auswahlverfahren ist von Beginn an fortlaufend zu dokumentieren. Alle wesentlichen Entscheidungen sind zu begründen.

(6) Die Frist für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis im Rahmen des Auswahlverfahrens nach Absatz 2 beträgt drei Monate. Die Frist beginnt mit Ablauf der Einreichungsfrist. Sie kann einmal verlängert werden, wenn dies wegen der Schwierigkeit der Angelegenheit gerechtfertigt ist. Die Fristverlängerung ist zu begründen und rechtzeitig allen teilnehmenden Anbietern mitzuteilen. Das Verfahren kann auch über eine einheitliche Stelle nach § 71a des Verwaltungsverfahrensgesetzes abgewickelt werden.

(7) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat jeden nicht berücksichtigten Bewerber unverzüglich in dem jeweils ablehnenden Bescheid über die Gründe für seine Nichtberücksichtigung sowie über den Namen des ausgewählten Bewerbers zu unterrichten. Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat bei ihren Entscheidungen das Benehmen mit dem für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständigen Aufgabenträger im Sinne des § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes herzustellen.

(8) Eine nach den vorstehenden Absätzen erteilte Sondernutzungserlaubnis kann auch die Befugnis verleihen, dass der Sondernutzungsberechtigte geeignete bauliche Vorrichtungen für das Sperren der Fläche für Nichtbevorrechtigte anbringen kann. Der Sondernutzungsberechtigte hat sich bei dem Anbringen geeigneter Fachunternehmen zu bedienen.

(9) § 8 Absatz 1 Satz 1 und 6 und Absatz 2, 2a, 3, 7a und 8 des Bundesfernstraßengesetzes gilt entsprechend.

[Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis](#)

§ 6 Berichterstattung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit evaluieren gemeinsam bis zum 1. Juli 2021 dieses Gesetz.

[Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis](#)

§ 7 Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am 1. September 2017 in Kraft.

(2) Soweit dieses Gesetz zum Erlass von Rechtsverordnungen befugt, tritt es am Tag nach der Verkündung in Kraft.

[Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis](#)

Anlage (zu § 5 Absatz 4 Satz 3) Eignungskriterien

(Fundstelle: BGBl. I 2017, 2233)

Teil 1 Allgemeine Anforderungen an das Angebot und die Fahrzeugflotte

- 1.1 Carsharinganbieter gewähren im Rahmen der vorhandenen Kapazität grundsätzlich jeder volljährigen Person mit einer für das entsprechende Kraftfahrzeug gültigen und vorgelegten Fahrerlaubnis diskriminierungsfrei eine Teilnahmeberechtigung. Einschränkungen hinsichtlich der Dauer des Besitzes der Fahrerlaubnis, des Mindestalters sowie einer Bonitätsprüfung sind möglich.
- 1.2 Carsharinganbieter bieten ihren Kunden folgenden Mindestleistungsumfang:
 - 1.2.1 Die Fahrzeugbuchung, -abholung und -rückgabe ist an 24 Stunden täglich möglich.
 - 1.2.2 Kurzzeitznutzungen ab einer Stunde sind möglich, der Stundentarif darf 20 Prozent des Tagespreises nicht überschreiten.
 - 1.2.3 Die Berücksichtigung von Freikilometern ist mit Ausnahme der Wege für die Tank- und Batteriebeladung, der Fahrzeugpflege oder für Maßnahmen der Kundenbindung oder der Kundengewinnung nicht zulässig. Die Betriebsmittelkosten je Kilometer müssen über den marktüblichen Energiekosten (Kraftstoff und Strom) liegen.
 - 1.2.4 Die Wartung der Fahrzeuge wird regelmäßig, entsprechend den Herstellerempfehlungen durchgeführt.
 - 1.2.5 Den Kunden sollen Informationen über umweltschonende und lärmarme Fahrweise für die Fahrer und Fahrerinnen zur Verfügung gestellt werden, in dem Carsharinganbieter mittels ihrer Internetseite oder auf anderen geeigneten Informationsmaterialien auf die Möglichkeit von Schulungen zur umweltschonenden Fahrweise (etwa von Fahrschulen oder anderen Anbietern) hinweisen.
 - 1.2.6 Inhabern von Dauer- oder Vergünstigungskarten des Öffentlichen Personenverkehrs (z. B. für Besitzer von Ermäßigungskarten oder Dauerkartenbesitzer des Öffentlichen Personennahverkehrs) sollen Vergünstigungen gewährt werden, sofern die Anbieter dieser Karten kein eigenes Carsharingangebot betreiben.
- 1.3 Carsharinganbieter mit Fahrzeugflotten bis zu fünf Fahrzeugen weisen mindestens zehn registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug auf und solche mit einem Angebot von mehr als fünf Fahrzeugen mindestens 15 registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug. Als Fahrzeugflotte gilt die Gesamtheit der Fahrzeuge des jeweiligen Anbieters in der jeweiligen Gemeinde. Davon ausgenommen sind solche Anbieter, die mit einem entsprechenden Angebot erstmalig in der jeweiligen Gemeinde tätig werden wollen.
- 1.4 Der Carsharinganbieter informiert im Falle der Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge in geeigneter Weise (insbesondere über allgemeine Verbraucherinformationen, Internet, seine Allgemeinen Geschäftsbedingungen) – soweit verfügbar – über die Standorte der für das Carsharingfahrzeug geeigneten Ladestationen, die Art der Stromversorgung an diesen Ladestationen und die Herkunft der bezogenen Elektrizität. Dafür benennt er den Anbieter und den Stromtarif.
- 1.5 Soweit der Schutz geistigen Eigentums sowie von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen nicht entgegenstehen, sollen zum Zwecke der Förderung der Multimodalität Daten bezüglich des Status von Carsharingfahrzeugen freigegeben werden. Personenbezogene Daten dürfen nicht freigegeben werden.

Teil 2 Nachweise

Der Carsharinganbieter kann die Einhaltung der Anforderungen gemäß den Nummern 1.2.5, 1.2.6 und 1.4 durch die Vorlage der Vertragsbedingungen, Tarife (einschließlich Vergünstigungen für Besitzer von Ermäßigungskarten oder Dauerkartenbesitzer des öffentlichen Personenverkehrs) und seiner Kundeninformation (insbesondere über allgemeine Verbraucherinformationen, den Internetauftritt oder die Allgemeinen Geschäftsbedingungen) über umweltschonende und lärmarme Fahrweise und Angebote für Schulungen nachweisen.

Teil 3 Abweichungsmöglichkeit

Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann, soweit ihr Zuständigkeitsbereich nicht mehr als 50 000 Einwohner umfasst, in ihren Auswahlverfahren von einzelnen Anforderungen abweichen, wenn dies aufgrund besonderer örtlicher Umstände gerechtfertigt ist und ein Interessenbekundungsverfahren ergeben hat, dass andernfalls kein Carsharinganbieter einen Antrag stellt. Dies ist näher zu begründen.

Öffentliche Bekanntmachung eines Auswahlverfahrens für zugeordnete Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum in Garching b. München

Garching b. München, 31.10.2025

Rathausplatz 3
85748 Garching b. München
Telefon 0 89 / 320 89-0
Fax 0 89 / 320 89-298

stadt@garching.de
www.garching.de

Inhalt

1. Angaben zur Kommune	1
2. Kurzbeschreibung.....	2
3. Beschreibung der Stellplätze	3
4. Beginn und Dauer der Sondernutzung	3
5. Sondernutzungsgebühren und Kosten	3
6. Nebenbestimmungen der Sondernutzungserlaubnis	4
7. Widerrufsvorbehalt.....	4
8. Zugangsvoraussetzungen zum Verfahren	4
9. Verfahren	5
10. Hinweis- und Erkundigungspflicht	6
11. Zeitplan	7
12. Anlagen	8

1. Angaben zur Kommune

Namen und Adresse:

Offizielle Bezeichnung der Stadt: Stadt Garching b. München
Kontaktstelle für das Verfahren: Stabstelle Mobilität
Postanschrift: Rathausplatz 3, 85748 Garching
Land: Deutschland
Telefon: 089/32089326
E-Mail: mobilitaet@garching.de
Internet-Adresse: www.garching.de

Vorgangszeichen: Mob/12/2025

Kommunikation:

Auskünfte erteilt die o.g. Kontaktstelle. Interessenbekundung zur Teilnahme am Auswahlverfahren sind ausschließlich per Post an die oben genannte Kontaktstelle unter Nennung des Aktenzeichens Mob/12/2025 einzureichen.

Beginn der Interessenbekundungsfrist:

10.11.2025

Ende der Interessenbekundungsfrist

Datum: 08.12.2025, Uhrzeit: 10:00 Uhr

2. Kurzbeschreibung**2.1. Art des Verfahrens**

Zuteilung von öffentlichen Flächen mittels Sondernutzungserlaubnis nach Durchführung eines transparenten und diskriminierungsfreien Auswahlverfahrens. Das Auswahlverfahren wird als Interessenbekundungsverfahren durchgeführt.

2.2. Gegenstand des Verfahrens

Zur Verfügung gestellt werden fünf Stellplätze zur Bereitstellung von stationsbasierten Carsharing-Fahrzeugen im Stadtgebiet der Stadt Garching b. München. Die Stellplätze werden mittels straßenverkehrsrechtlicher Sondernutzungserlaubnis für Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Die Flächen befinden sich im öffentlichen Straßenraum. Die Stellplätze werden in einem transparenten und diskriminierungsfreien Auswahlverfahren einzeln und stellplatzscharf einem interessierten Carsharing-Anbieter zugeteilt.

2.3. Rechtsgrundlage

Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) Art. 18a Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing i. V. m. § 5 CsgG.

2.4. Ziele

Die Stadt möchte das stationsbasierte Carsharing-Angebot auf ihrem Gebiet als ergänzenden Baustein des Umweltverbunds ausbauen. Ziel dieser Maßnahme ist es, den motorisierten Individualverkehr und den privaten Pkw-Besitz zu reduzieren, die multimodale Mobilität zu fördern und die Luftqualität zu verbessern.

Kundinnen und Kunden stationsbasierter Carsharing-Angebote schaffen laut übereinstimmender Aussagen verschiedener

verkehrswissenschaftlicher Studien in hohem Umfang eigene Pkw ab und nutzen primär Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Lediglich für einzelne Fahrten und Wegezwecke benötigen sie die verlässliche Möglichkeit, auf ein gut erreichbares Carsharing-Fahrzeug zugreifen zu können.

Die Stadt betrachtet stationsbasiertes Carsharing als sinnvolle Ergänzung des Umweltverbunds. Für Fahrten zu Zielen, die mit dem ÖPNV oder dem Rad nicht gut erreicht werden können, sollen Bürgerinnen und Bürger unkompliziert und möglichst wohnungsnah auf ein Carsharing-Fahrzeug zugreifen können.

Durch die sichtbare und werbewirksame Einrichtung der Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum sollen Bürgerinnen und Bürger auf das Angebot aufmerksam gemacht werden.

Derzeit finden sich im Gebiet der Stadt bereits folgende Anbieter von Carsharing:

- STATTAUTO München Carsharing – Ein Geschäftsbereich der Spectrum Mobil GmbH (1 Standort/ 2 Fahrzeuge)

Die Zuteilung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum soll vor allem einer Verdichtung und Ausweitung des bestehenden Angebots dienen.

3. Beschreibung der Stellplätze

Insgesamt werden im Stadtgebiet maximal fünf öffentliche Stellplätze an fünf Standorten für Carsharing (Carsharing-Stationen) zur Verfügung gestellt. Alle Flächen befinden sich in Zuständigkeit der Stadt. Die Stellplätze liegen im öffentlichen Straßenraum. Die genaue Lage und Beschreibung der Stellplätze können der Anlage 1 entnommen werden.

4. Beginn und Dauer der Sondernutzung

Die Stellplätze werden für acht Jahre vergeben. Starttermin für alle Sondernutzungen ist einheitlich der 01.03.2025. Nach Ablauf der Nutzungsdauer müssen die Stellplätze in einem transparenten und diskriminierungsfreien Auswahlverfahren neu vergeben werden. Eine erneute Zuteilung im Rahmen eines neuen Verfahrens an den bisherigen Inhaber der Sondernutzung ist möglich. Ein Anspruch auf erneute Zuteilung besteht nicht.

5. Sondernutzungsgebühren und weitere Kosten

Für die Nutzung der Stellplätze fällt keine monatliche Gebühr an, die vom nutzenden Carsharing-Anbieter an die Stadt zu zahlen ist.

Durch die Stadt und auf deren Kosten erfolgt

- die Beschaffung, Aufstellen und Unterhalt der amtlichen Verkehrszeichen (314, 314.1 oder 315 sowie Zusatzzeichen 1010-70 und Zusatzzeichen mit dem Namen des Carsharing-Anbieters),
- die Kennzeichnung der Stellflächen durch Bodenmarkierung sowie deren Umrandung.

Folgende Kosten liegen in finanzieller Zuständigkeit des Carsharing-Anbieters, der die Sondernutzungserlaubnis erhält:

- Aufstellen und Unterhalt eventueller baulicher Anlagen,
- Reinigung der Stellplätze, für die eine Sondernutzungsgenehmigung besteht, inkl. Winterräumdienst (keine bauliche Instandhaltung).

6. Nebenbestimmungen der Sondernutzungserlaubnis

Die Stadt regelt die Sondernutzungserlaubnis ergänzend mit einem öffentlich-rechtlichen Vertrag. Dieser liegt dieser Bekanntmachung als Anlage 2 bei. Der Abschluss des Vertrags ist im Falle der Gewährung einer Sondernutzung durch die Stadt zwingend. Nichtunterzeichnung oder Kündigung durch den Carsharing-Anbieter führt automatisch zum Widerruf der Sondernutzungserlaubnis. Der öffentlich-rechtliche Vertrag wird einmalig zwischen der Stadt und einem Carsharing-Anbieter geschlossen und gilt für alle Sondernutzungserlaubnisse, die die Stadt dem Carsharing-Anbieter erteilt.

7. Widerrufsvorbehalt

Die Sondernutzungserlaubnis können widerrufen werden, wenn

- ein Carsharing-Anbieter die Zugangsvoraussetzungen zum Auswahlverfahren während der Laufzeit der Sondernutzungserlaubnis nicht mehr erfüllt.
- eine Fläche wegen eines vorrangigen öffentlichen Interesses anderweitig benötigt wird
- der begleitende öffentlich-rechtliche Vertrag durch einen Carsharing-Anbieter nicht unterzeichnet oder gekündigt wird.

8. Zugangsvoraussetzungen zum Verfahren

Carsharing-Anbieter, die am Verfahren teilnehmen wollen, müssen die Zugangsvoraussetzungen gemäß Anlage 4 zu dieser Bekanntmachung erfüllen. Die Einhaltung der Anforderung muss durch Eigenerklärung nachgewiesen werden (siehe Anlage 4).

9. Auswahlverfahren

- 9.1.** Die Stadt Garching b. München führt ein diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren nach Art. 18a Abs. 1 BayStrWG i.V.m. §5 CsgG zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für die Bereitstellung von Carsharing-Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen durch. Das Verfahren wird als Interessenbekundungsverfahren durchgeführt.
- 9.2.** Carsharing-Anbieter können ihr Interesse an der Nutzung einzelner, mehrerer oder aller in Anlage 1 beschriebenen Stellplätze bekunden. Die Interessenbekundung erfolgt durch **Einreichung folgender Unterlagen bis spätestens 08.12.2025** bei der angegebenen Kontaktstelle der Stadt Garching (Posteinreichung in verschlossenem Umschlag):
- Vollständig ausgefüllter Auskunftsbogen (Anlage 3)
 - Kopie des Handels-, Vereins- oder Genossenschaftsregister-Auszugs
 - Eigenerklärung über die Zugangsvoraussetzungen inkl. AGB und Tarifordnung (Anlage 4)
 - Schriftliche Anmeldung zum Vor-Ort-Termin mit Bevollmächtigungsnachweis (Anlage 5)
 - Interessenbekundung zu gewünschten Stellplätzen (Anlage 6)
- Unvollständige Unterlagen führen zum Ausschluss vom Verfahren.
- 9.3.** Die Stadt prüft die Unterlagen und entscheidet über die Zulassung. Eine Nichtzulassung wird schriftlich mitgeteilt.
- 9.4.** Das Auswahlverfahren findet in Form eines einmaligen **Vor-Ort-Termin am 12.02.2026 um 10:00 Uhr** im Ratssaal, Rathausplatz 3, 85748 Garching b. München statt.
- 9.5.** Die Stellplätze werden im Vor-Ort-Termin wie folgt zugeteilt:

a) Einfache Zuteilung

- Stellplätze, für die nur ein geeigneter Anbieter Interesse bekundet hat, werden diesem direkt zugewiesen.

b) Draw-Verfahren bei Mehrfachinteresse

Für Stellplätze mit mehreren Interessenten kommt das folgende Draw-Verfahren zur Anwendung:

- Für jeden betroffenen Standort wird ein separates Losverfahren durchgeführt.
- Jeder Anbieter kann sich auf mehrere Standorte bewerben. Pro Standort nimmt der jeweilige Bewerber mit einem Los teil.
- Jeder geeignete Anbieter kann jederzeit aus dem Verfahren ausscheiden; dies wird protokolliert.

- Jeder geeignete und interessierte Anbieter erhält je Standort eine anonymisierte Losnummer.
- Die Lose werden in einem undurchsichtigen Behälter gemischt.
- Die Ziehung erfolgt öffentlich.
- Dieses Losverfahren wird für jeden weiteren verfügbaren Standort durchgeführt.
- Die Auswahl endet, wenn entweder alle Anbieter ausgeschieden sind oder alle verfügbaren Stellplätze vergeben wurden.
- Nicht zugeteilte Stellplätze verbleiben vorerst ohne Sondernutzung. Die Stadt behält sich vor, diese zu einem späteren Zeitpunkt erneut auszuschreiben oder anderweitig zu vergeben.
- Ein Anspruch hierauf besteht nicht.

Die Stadt hält folgende Punkte schriftlich fest:

- die ausgeloste Auswahlreihenfolge,
- die gewählten Stellplätze je Anbieter,
- ggf. den Rücktritt von Anbietern,
- ggf. Protokollvermerke auf Wunsch der Anbieter.

- 9.6.** Der Vor-Ort-Termin wird anschließend von der Stadt abgeschlossen. Sodann können die Vertreterinnen oder Vertreter der Carsharing-Anbieter das Protokoll durch Unterschrift bestätigen. Die Unterschrift wird von der Stadt zugleich als Antrag auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für alle einem Carsharing-Anbieter im Verfahren zugeteilten Flächen gewertet.
- 9.7.** Carsharing-Anbieter müssen zum Vor-Ort-Termin einen bevollmächtigten Vertreter für ihre Organisation entsenden. Pro Anbieter kann nur ein Bevollmächtigter benannt und zum Vor-Ort-Termin entsandt werden. Der Bevollmächtigte ist vorab schriftlich zur Teilnahme am Vor-Ort-Termin anzumelden. Die Bevollmächtigung ist zusammen mit der schriftlichen Anmeldung in geeigneter Form nachzuweisen. Dies kann beispielsweise durch Kopie des Handels- oder Vereinsregister-Auszugs und Kopie des Personalausweises oder Kopie einer rechtsgültigen Vollmacht eines entscheidungsbefugten Bevollmächtigten des Carsharing-Anbieters geschehen. Ohne vorherige schriftliche Anmeldung und Einreichung der entsprechenden Bevollmächtigungsnachweise ist eine Teilnahme am Vor-Ort-Termin nicht möglich. Die Bevollmächtigungsnachweise müssen zum Vor-Ort-Termin im Original vorliegen.

10. Hinweis- und Erkundigungspflicht

Enthalten die veröffentlichten Unterlagen nach Auffassung des Bewerbers Unklarheiten, deren Klärung für das weitere Verfahren wesentlich ist (z. B. nicht hinreichend beschriebene Anforderungen, sich widersprechende Angaben in den Unterlagen), hat der Bewerber die Stadt unverzüglich und

in jedem Falle vor dem Ablauf der Frist zur Interessenbekundung darauf hinzuweisen.

Der Bewerber hat sich vor Abgabe seiner Interessenbekundung bei der Stadt über alle Umstände zu erkundigen, welche für die Erfüllung der Zugangsvoraussetzungen, den Verfahrensablauf und die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis bedeutsam sein können und aus seiner Sicht in dieser Bekanntmachung nicht oder nicht ausreichend beschrieben worden sind. Fragen oder Hinweise sind ausschließlich per E-Mail an die unter „Kontaktdaten“ angegebene E-Mailadresse zu senden.

11. Zeitplan

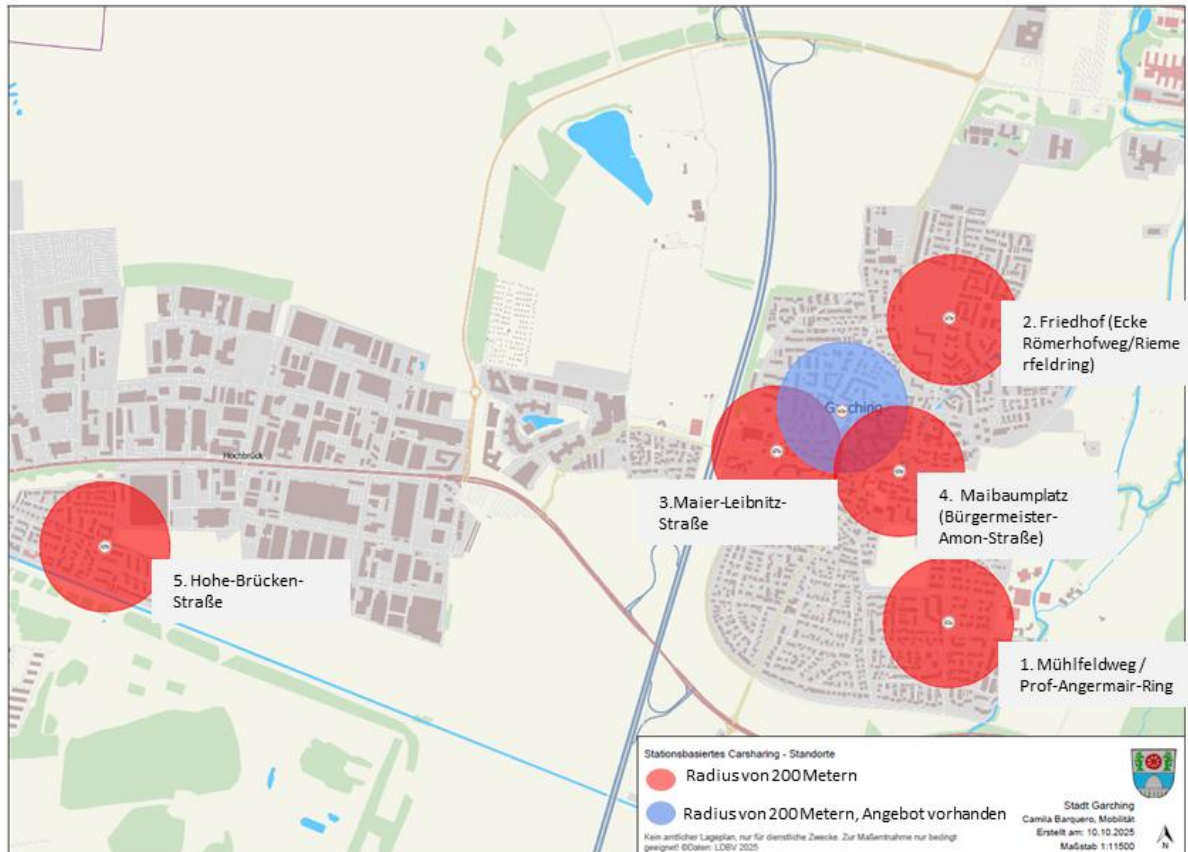
Tag der Bekanntmachung	10.11.2025
Spätester Termin für die Einreichung der Unterlagen	08.12.2025 um 10:00 Uhr
Prüfung und Bewertung der eingereichten Unterlagen	bis 26.01.2025
Benachrichtigung der abgelehnten Bewerber	bis 28.01.2025
Benachrichtigung der Teilnehmenden am Vor-Ort-Termin,	bis 28.01.2025
Vor-Ort-Termin Ort: Rathausplatz 3, 85748 Garching b. München, Ratssaal	12.02.2025 um 10:00 Uhr
Verkehrsrechtliche Anordnung und bauliche Umsetzung StVO-konformer Beschilderung sowie farblicher Markierung der Bodenflächen	19.02.2025
Beginn der Sondernutzungserlaubnis für die Stellplätze	01.03.2025

12. Anlagen

Anlage 1: Übersicht der zu vergebene Stellplätze.....	9
Anlage 2: Muster des öffentlich-rechtlichen Vertrags	18
Anlage 3: Auskunftsbogen zum Carsharing-Angebot.....	22
Anlage 4: Eigenerklärung über die Erfüllung der Zugangsvoraussetzungen zum Verfahren.....	23
Anlage 5: Schriftliche Anmeldung zum Vor-Ort-Termin.....	25
Anlage 6: Interessenbekundung.....	26
Anlage 7: Datenschutzerklärung	27

Anlage 1: Übersicht der zu vergebene Stellplätze

Standort-Übersichtsplan



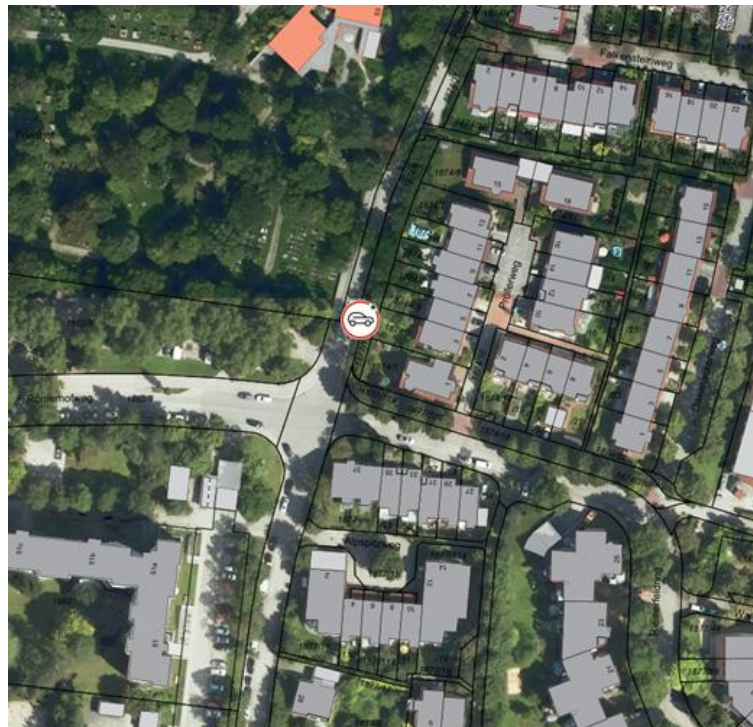
Standort-Steckbriefe 1 bis 5

Name der Station/des Standorts	Mühlfeldweg / Prof-Angermaier-Ring
Zahl der Stellplätze	1
Lage (Postanschrift)	Mühlfeldweg, Koordinaten 48.24415298297512, 11.655528655283872
Lagequalität	<p>Die Station liegt in einem neueren Wohnquartiers mit hoher Dichte und moderner Bebauung. Sie befindet sich direkt gegenüber dem Hotel „Soulmade“ und ist in der unmittelbaren Nähe der Bushaltestelle und Bikesharing-Station „Prof.-Angermaier-Ring“.</p> <p>Hohe Relevanz durch Nähe zum Hotel und bedeutende Interessenbekundung aus der Umfrage von „Gemeinsam in Garching“.</p>



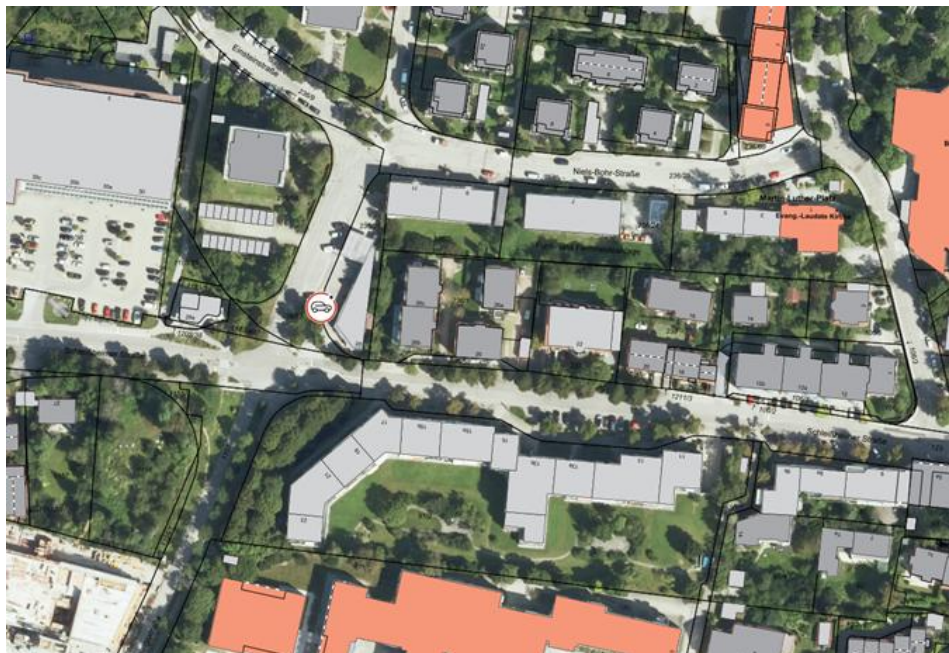


Name der Station/des Standorts	Römerhofweg
Zahl der Stellplätze	1
Lage (Postanschrift)	Römerhofweg, Koordinaten 48.254499, 11.656169
Lagequalität	<p>Die Station befindet sich an einer gut sichtbaren Kreuzung in einem dicht besiedelten Stadtgebiet.</p> <p>Die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle beträgt ca. 100 m In der Umfrage „Gemeinsam in Garching“ gab es aus diesem Gebiet mehrere Interessenbekundungen. In Laufweite befindet sich außerdem ein privates Studierendenwohnheim.</p>





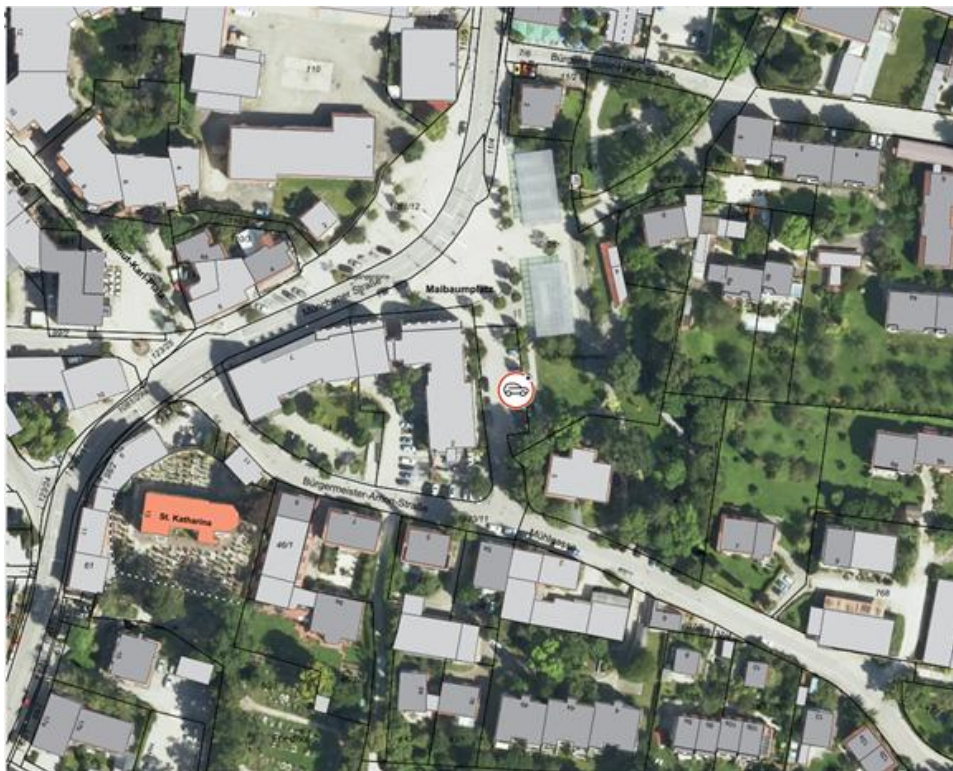
Name der Station/des Standorts	Maier-Leibnitz-Straße
Zahl der Stellplätze	1
Lage (Postanschrift)	Ecke Maier-Leibnitz-Straße und Schleißheimer Straße, Koordinaten 48.249979, 11.646873
Bemerkung	Die Station befindet sich an einer gut sichtbaren Kreuzung in einem Mischgebiet, in der Nähe zu zahlreichen Läden und Dienstleistungsbetrieben. Die Lage an der Schleißheimer Straße sorgt für eine hohe Passantenfrequenz und gute Sichtbarkeit. In unmittelbarer Nähe befinden sich ein privates Studierendenwohnheim, eine Bushaltestelle sowie eine Bikesharing-Station, was eine multimodale Vernetzung fördert.



Name der Station/des Standorts	Maibaumplatz
Zahl der Stellplätze	1
Lage (Postanschrift)	Bürgermeister-Amon-Straße, Koordinaten 48.249080, 11.653244

Bemerkung

Der Standort liegt zentral im Herzen Garchings und ist von mehreren dicht bewohnten Quartieren umgeben und in der unmittelbaren Nähe zur U-Bahn-Station „Garching“, zu einer Bushaltestelle sowie zu einer Bikesharing-Station. Auch aus der Umfrage „Gemeinsam in Garching“ gingen zahlreiche Interessenbekundungen für diesen Bereich hervor. Der Standort überzeugt durch seine hervorragende Sichtbarkeit, seine Lage an einem belebten Platz mit Einzelhandel und Gastronomie sowie durch die fußläufige Erreichbarkeit wichtiger öffentlicher Einrichtungen.





Name der Station/des Standorts	Hohe-Brücken-Straße, Hochbrück
Zahl der Stellplätze	1
Lage (Postanschrift)	Hohe-Brückenstraße, Koordinaten 48.247438, 11.612056
Bemerkung	<p>Die Station befindet sich in Hochbrück in einer gut sichtbaren Lage an der Hohe-Brücken-Straße, in unmittelbarer Nähe zur Bushaltestelle „Heidenheimer Straße“. Die Umgebung ist geprägt durch eine Mischung aus Wohnnutzung, kleinteiligem Gewerbe und öffentlicher Infrastruktur. Die Station ist für eine breite Zielgruppe fußläufig erreichbar. Zudem wurde aus der lokalen Bevölkerung vereinzelt Interesse an Carsharing-Angeboten geäußert.</p> <p>Die Sichtbarkeit der Station ist durch ihre Lage an der Hauptstraße des Ortsteils sehr hoch. Die Kombination aus Nahversorgung,</p>

Wohnbebauung und Haltestellenanbindung bietet günstige Voraussetzungen für die Entwicklung einer stabilen Nachfrage.



Anlage 2: Muster des öffentlich-rechtlichen Vertrags

Sondernutzungsvertrag
über Stellplätze für stationsbasiertes Carsharing
zwischen
der Stadt Garching, vertreten durch den Bürgermeister Herrn Dr. Dietmar
Gruchmann,
- im Folgenden „Stadt“ genannt -
und
[Unternehmensname Carsharing-Anbieter]
[Anschrift Carsharing-Anbieter]
- im Folgenden „Carsharing-Anbieter“ genannt -

Präambel

Gemäß Art. 18a BayStrWG kann die Stadt Garching öffentliche Straßenflächen für stationsbasiertes Carsharing bereitstellen. Die im Rahmen dieses Vertrags überlassenen Stellplätze wurden durch ein diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren vergeben. Der Vertrag regelt die Ausgestaltung der Sondernutzungserlaubnis sowie die beidseitigen Rechte und Pflichten.

§ 1 Gegenstand und Dauer des Vertrags

- (1) Die Stadt gestattet dem Carsharing-Anbieter die ausschließliche Nutzung der ihm im Auswahlverfahren zugeteilten Stellplätze gemäß Art. 18a Abs. 1 Satz 1 BayStrWG. Die zugewiesenen Standorte sind in Anlage 1 (Verteilungsergebnis) aufgeführt, welche Bestandteil dieses Vertrags ist.
- (2) Die Sondernutzungserlaubnis beginnt je Stellplatz mit dem Tag, an dem die amtliche Beschilderung durch die Stadt abgeschlossen ist. Die Stadt benennt den Beginn schriftlich. Die Erlaubnis wird auf die Dauer von acht Jahren erteilt.
- (3) Die Erlaubnis umfasst auch das Recht zur Errichtung von baulichen Anlagen gemäß § 4.

§ 2 Pflichten des Carsharing-Anbieters

- (1) Auf den Stellplätzen darf ausschließlich stationsbasiertes Carsharing im Sinne von § 2 Nr. 4 CsgG betrieben werden.
- (2) Der Anbieter übernimmt die Reinigung und den Winterdienst für die ihm überlassenen Stellplätze auf eigene Kosten.
- (3) Die ergänzende nicht-amtliche Beschilderung gemäß Anlage 2 ist spätestens vier Wochen nach Beginn der Sondernutzung anzubringen.
- (4) Sofern eine Förderung beantragt oder gewährt wurde, ist jährlich bis zum 31. Januar ein Bericht vorzulegen mit Angaben zur Nutzerzahl, Buchungsfrequenz und durchschnittlicher Buchungsdauer pro Standort.

- (5) Der Anbieter verpflichtet sich, während der gesamten Laufzeit die Zugangsvoraussetzungen gemäß Anlage B aufrechtzuerhalten.

§ 3 Pflichten der Stadt

- (1) Die nach der StVO vorgesehene amtliche Beschilderung der für den Carsharing-Anbieter reservierten Stellplätze (Verkehrszeichen 314 oder 314.1 oder 315 sowie Zusatzzeichen 1010-70 und Zusatzzeichen mit dem Namen des Carsharing-Anbieters) sowie die StVO-gemäße Bodenmarkierung der Stellplätze wird die Stadt anordnen und auf eigene Kosten ausführen.
- (2) Die Stadt wird im Rahmen ihres Ermessens die ordnungsgemäße Benutzung der Stellplätze durch entsprechende Kontrollen überprüfen und unerlaubte Parkvorgänge ggfs. ahnden
- (3) Die Stadt informiert den Carsharing-Anbieter spätestens 14 Kalendertage vor Beginn einer absehbaren Einschränkung der Nutzungsmöglichkeit schriftlich über Art, Umfang und voraussichtliche Dauer der Maßnahme. Bei unvorhersehbaren oder kurzfristig notwendigen Eingriffen erfolgt die Information unverzüglich nach Kenntnis.

Ein Anspruch auf Entschädigung oder dauerhaften Ersatz entsteht hieraus nicht. Der Anbieter ist verpflichtet, die Ersatzstellplätze nur vorübergehend zu nutzen und nach Ende der Maßnahme auf die ursprüngliche Fläche zurückzukehren.

§ 4 Bauliche Anlagen

- (1) Bauliche Anlagen gemäß § 1 Abs. 3 Satz 1 sind Anlagen, die zur Sicherung der Stellfläche gegen Falschparker oder zur Unterstützung des Zugangs zum Carsharing-Fahrzeug dienen.
- (2) Bauliche Anlagen sind seitens des Carsharing-Anbieters zu beauftragen und durch ein Fachunternehmen zu errichten. Sie sind so zu errichten und zu unterhalten, dass sie den gesetzlichen Vorschriften, den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung sowie den anerkannten Regeln der Technik genügen.
- (3) Der Carsharing-Anbieter verpflichtet sich, die Errichtung von baulichen Anlagen so durchzuführen, dass der öffentliche Verkehr während Durchführung der Baumaßnahme nicht wesentlich gestört wird.
- (4) Für die Errichtung von baulichen Anlagen und die Durchführung der entsprechenden Baumaßnahmen ist die Zustimmung des Ordnungsamtes erforderlich. Der Antrag ist mindestens 4 Wochen vor dem gewünschten Umsetzungstermin zu stellen.
- (5) Die baulichen Anlagen werden auf alleinige Verantwortung und Gefahr des Carsharing-Anbieters hergestellt und von ihm dauernd in ordnungsgemäßen, betriebs- und verkehrssicherem Zustand gehalten. Der Carsharing-Anbieter haftet für alle Schäden, die durch die Errichtung oder das Vorhandensein der baulichen Anlagen verursacht werden.

- (6) Der Carsharing-Anbieter verpflichtet sich, die Stadt von Ansprüchen Dritter, die aufgrund von Schäden, die durch die baulichen Anlagen oder bei deren Errichtung oder Beseitigung verursacht werden, bestehen, freizustellen. Die Stadt wird den Carsharing-Anbieter unverzüglich von etwaigen von Dritten geltend gemachten Ansprüchen in Kenntnis setzen
- (7) Für Schäden, die im Rahmen von Feuerwehr- oder Rettungseinsätzen an den baulichen Anlagen entstehen, haftet die Stadt nicht.
- (8) Sofern vorübergehende Störungen und unvorhergesehene Ereignisse einen Rückbau oder eine Veränderung der baulichen Anlagen erforderlich machen, hat der Carsharing-Anbieter diese auf seine Kosten vorzunehmen. Dies gilt nicht, wenn die vorübergehende Störung im Verantwortungsbereich der Stadt liegt.
- (9) Nach Ablauf der Sondernutzungserlaubnis oder im Fall einer Kündigung dieses Vertrages hat der Carsharing-Anbieter alle baulichen Anlagen auf Aufforderung der Stadt und auf seine Kosten innerhalb von vier Wochen von den öffentlichen Straßen zu entfernen und die betroffene Fläche in ihren früheren ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen. Kommt der Carsharing-Anbieter dieser Verpflichtung nicht nach, so ist die Stadt berechtigt, dass nach ihrem Ermessen Erforderliche auf Kosten des Carsharing-Anbieters zu veranlassen.

§ 5 Ordentliche Kündigung

- (1) Der Carsharing-Anbieter darf den Vertrag jederzeit mit einer Frist von drei Monaten kündigen. Die Kündigung bedarf der Schriftform.
- (2) Für die Stadt ist die ordentliche Kündigung ausgeschlossen.
- (3) Ersatzansprüche im Falle einer Kündigung sind ausgeschlossen.

§ 6 Außerordentliche Kündigung

- (1) Die Stadt kann den Vertrag im Hinblick auf einzelne Stellplätze kündigen, soweit die Flächen wegen eines vorrangigen öffentlichen Interesses benötigt werden. Die Stadt wird möglichst versuchen, dem Anbieter Ersatzstellplätze anzubieten. Ein Anspruch auf Ersatzstellplätze besteht nicht.
- (2) Stadt und Carsharing-Anbieter können diesen Vertrag ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist mit sofortiger Wirkung kündigen, falls ein wichtiger Grund vorliegt, der dem Kündigenden unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses bis zur Beendigung des Vertrages als nicht zumutbar erscheinen lässt. Ein wichtiger, die Kündigung der Stadt rechtfertigender Grund liegt insbesondere vor, wenn der Carsharing-Anbieter die Zugangsvoraussetzungen für die Teilnahme an dem Auswahlverfahren nicht oder nicht mehr erfüllt oder wenn Gründe des Gemeinwohls die Beendigung der Sondernutzung erfordern.

- (3) Die Stadt gibt dem Carsharing-Anbieter vor der beabsichtigten außerordentlichen Kündigung unter Angabe von Gründen Gelegenheit zur Mängelbehebung, wobei die Mängel, soweit Gefahr in Verzug ist, umgehend zu beheben sind, ansonsten längstens innerhalb von einem Monat seit Anzeige der Mängel.
- (4) Die außerordentliche Kündigung hat schriftlich zu erfolgen.
- (5) Ersatzansprüche im Falle einer außerordentlichen Kündigung sind ausgeschlossen.

§ 8 Kosten und Entgelte

- (1) Die Kosten für Herstellung und Errichtung der notwendigen amtlichen Beschilderung und eine etwaige zusätzliche Bodenmarkierung des Stellplatzes trägt die Stadt.
- (2) Die Kosten für die Herstellung und das Anbringen der baulicher Anlagen nach § 4 trägt der Carsharing-Anbieter.
- (3) Eine Förderung kann gemäß Carsharing-Fördersatzung der Stadt beantragt werden. Ein Rechtsanspruch besteht nicht.

§ 9 Schlussbestimmungen

- (1) Mündliche Nebenabreden wurden nicht getroffen. AGB des Carsharing-Anbieters gelten nicht. Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Dies gilt auch für die Aufhebung der Schriftformklausel.
- (2) Die Abtretung von Rechten oder Ansprüchen des Carsharing-Anbieters aus diesem Vertrag ist nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung der Stadt zulässig.

§ 10 Salvatorische Klausel

Sollte eine Bestimmung dieses Vertrages rechtsungültig sein oder werden, sind sich die Stadt und der Carsharing-Anbieter darüber einig, dass die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen hierdurch nicht berührt wird. Sie verpflichten sich, die unwirksame Bestimmung durch eine dieser im wirtschaftlichen Erfolg gleichkommende Bestimmung zu ersetzen. Gleiches gilt für den Fall einer Regelungslücke.

Stadt Garching b. München	Carsharing Anbieter
Dr. Dietmar Gruchmann	

Anlagen zum Vertrag

Anlage A: Liste der überlassenen Stellplätze gemäß Verteilungsergebnis des Auswahlverfahrens, wie vom Carsharing-Anbieter und der Stadt im vor-Ort-Termin unterschrieben

Anlage B: Eigenerklärung des Carsharing-Anbieters zur Erfüllung der Zugangskriterien zum Auswahlverfahren, wie im Verfahren abgegeben (= Anlage 4 der Bekanntmachung)

Anlage 3: Auskunftsbogen zum Carsharing-Angebot

Angaben zum Carsharing-Anbieter

Name des Unternehmens:
Name des Carsharing-Angebots (falls abweichend):
Postanschrift des Unternehmens (Hauptsitz):
Name und Postanschrift zuständige Niederlassung (falls zutreffend):
Telefon:
Fax:
E-Mail:
Handels-, Vereins- oder Genossenschaftsregister-Nr. (Auszug bitte in Kopie beifügen):

Angaben zum Carsharing-Angebot

Alle Angaben müssen mit Stand 01.01. des laufenden Jahres erfolgen.

Gründung (Jahr) des Carsharing-Angebots:	
Zahl der registrierten Fahrberechtigten:	
Zahl der im Carsharing eingesetzten Fahrzeuge:	
Zahl der Standorte (Carsharing-Stationen):	
...davon im Gebiet der Stadt:	
Die Buchung von Carsharing-Fahrzeugen ist über folgende Wege möglich (zutreffendes ankreuzen):	
über eine Website	<input type="checkbox"/>
per App	<input type="checkbox"/>
Telefonisch	<input type="checkbox"/>
Sonstiges:	<input type="checkbox"/>

Ort, Datum

Unterschrift gesetzliche*r Vertreter*in des Carsharing-Anbieters

Anlage 4: Eigenerklärung über die Erfüllung der Zugangsvoraussetzungen zum Verfahren

1. Name des Carsharing-Anbieters:
2. Name des Carsharing-Angebots (falls abweichend):
3. Postanschrift (Hauptsitz):
4. Handels-, Vereins- oder Genossenschaftsregister-Nr.

Wir geben hiermit die nachfolgenden Erklärungen ab:

Wir erfüllen die nachstehend aufgeführten Zugangsvoraussetzungen zum Zuteilungsverfahren (bitte Zutreffendes ankreuzen):

Einhaltung der Carsharing-Definition			
1.	Unser Carsharing-Angebot erfüllt die Definition für Carsharing in § 2 Satz 1 Nrn. 1 und 2 CsgG.	ja	nein
2.	Wir gewähren im Rahmen der vorhandenen Kapazität grundsätzlich jeder volljährigen Person mit einer für das entsprechende Kraftfahrzeug gültigen und vorgelegten Fahrerlaubnis diskriminierungsfrei eine Teilnahmeberechtigung für unser Carsharing-Angebot. Einschränkungen hinsichtlich der Dauer des Besitzes der Fahrerlaubnis, des Mindestalters sowie einer Bonitätsprüfung sind möglich.	ja	nein
3.	Unser Carsharing-Angebot erfüllt die folgenden Mindestanforderungen: <ul style="list-style-type: none"> • Die Fahrzeugbuchung, -abholung und -rückgabe ist an 24 Stunden täglich möglich. • Kurzzeitnutzungen ab einer Stunde sind möglich, der Stundentarif darf 20 Prozent des Tagespreises nicht überschreiten. • Die Berücksichtigung von Freikilometern ist mit Ausnahme der Wege für die Tank- und Batteriebeladung, der Fahrzeugpflege oder für Maßnahmen der Kundenbindung oder der Kundengewinnung nicht zulässig. Die Betriebsmittelkosten je Kilometer müssen über den marktüblichen Energiekosten (Kraftstoff und Strom) liegen. • Den Kunden sollen Informationen über umweltschonende und lärmarme Fahrweise für die Fahrer und Fahrerinnen zur Verfügung gestellt werden, in dem Carsharinganbieter mittels ihrer Internetseite oder auf anderen geeigneten Informationsmaterialien auf die Möglichkeit von Schulungen zur umweltschonenden Fahrweise (etwa von Fahrschulen oder anderen Anbietern) hinweisen. • Der Carsharinganbieter informiert im Falle der Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge in geeigneter Weise (insbesondere über allgemeine Verbraucherinformationen, Internet, seine Allgemeinen Geschäftsbedingungen) – soweit verfügbar – über die Standorte der für das Carsharingfahrzeug geeigneten Ladestationen, die Art der Stromversorgung an diesen Ladestationen und die Herkunft der bezogenen Elektrizität. Dafür benennt er den Anbieter und den Stromtarif. • Soweit der Schutz geistigen Eigentums sowie von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen nicht entgegenstehen, sollen zum Zwecke der Förderung der Multimodalität Daten bezüglich des Status von Carsharingfahrzeugen freigegeben werden. Personenbezogene Daten dürfen nicht freigegeben werden. 	ja	nein

Zuverlässigkeit des Carsharing-Anbieters			
4.	Die Wartung der von uns bereitgestellten Fahrzeuge wird regelmäßig, entsprechend den Herstellerempfehlungen durchgeführt.	ja	nein
5.	Wir versichern, dass wir bei der Erbringung von Carsharing-Dienstleistungen bisher nicht wiederholt in schwerwiegender Weise gegen Pflichten aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung verstoßen haben.	ja	nein
6.	Ein Insolvenzverfahren oder ein vergleichbares gesetzlich geregeltes Verfahren wurde für unser Unternehmen weder beantragt noch eröffnet. Ein Antrag auf Eröffnung eines solchen Verfahrens wurde auch nicht mangels Masse abgelehnt. Es liegt kein rechtskräftig bestätigter Insolvenzplan für unser Unternehmen vor. Unser Unternehmen befindet sich nicht im Verfahren der Liquidation.	Ja	nein
7.	Wir versichern, <ul style="list-style-type: none"> dass keine Person, deren Verhalten uns als für die Leitung des Unternehmens verantwortlich Handelnder nach § 123 Abs. 3 GWB zuzurechnen ist, wegen einer Straftat nach den in § 123 Abs. 1 GWB genannten strafrechtlichen Vorschriften oder vergleichbaren Vorschriften anderer Staaten in den letzten 5 Jahren vor Interessenbekundung rechtskräftig verurteilt worden ist und dass gegen uns in diesem Zeitraum auch keine Geldbuße nach § 30 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten wegen einer derartigen Straftat festgesetzt worden ist und wir unserer Verpflichtung zur Zahlung von Steuern, Abgaben und Beiträgen zur Sozialversicherung stets ordnungsgemäß nachgekommen sind und Gegen teiliges in den letzten 5 Jahren vor Interessenbekundung weder durch eine rechtskräftige Gerichts- noch durch eine bestandskräftige Verwaltungsentscheidung festgestellt wurde. 	Ja	nein

Die Erfüllung der Zugangsvoraussetzungen gemäß der Nummern 1. bis 3. weisen wir durch die Vorlage der Vertragsbedingungen und Tarife für Endkundinnen und Endkunden nach. Diese sind der vorliegenden Erklärung in Papierversion beigelegt. Die Einhaltung der Zugangsvoraussetzungen gemäß der Nummern 4. bis 8. versichern wir durch Unterschrift unter diese Erklärung.

Ort, Datum

Unterschrift gesetzliche*r Vertreter*in des Carsharing-Anbieters

Anlage 5: Schriftliche Anmeldung zum Vor-Ort-Termin

Rathausplatz 3, 85748 Garching b. München
Aktenzeichen: Mob/12/2025
Betreff: Anmeldung zum Vor-Ort-Termin

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir, _____

(Name und Postanschrift des Carsharing-Anbieters)

entsenden zu dem im Rahmen des Auswahlverfahrens vorgesehenen Vor-Ort-Termin den folgenden für unsere Organisation vertretungsberechtigte*n Bevollmächtigte*n:

- Vorname, Nachname: _____

Als Nachweise der Bevollmächtigung fügen wir bei:

- Kopie des Handels- oder Vereinsregister-Auszugs
- Kopie des Personalausweises der/des Bevollmächtigten (nicht erforderliche, personenbezogene Daten in den Dokumenten können geschwärzt werden)
- falls vertretungsberechtigte Personen laut Registerauszug und entsendete*r Bevollmächtigte*r nicht übereinstimmen: Kopie einer rechtsgültigen Vollmacht einer/eines entscheidungsbefugten Bevollmächtigten des Carsharing-Anbieters

Die genannten Unterlagen wird die/der Bevollmächtigte zum Vor-Ort-Termin im Original vorlegen. Uns ist bekannt, dass Nichterscheinen oder verspätetes Erscheinen zum Vor-Ort-Termin oder Unvollständigkeit der im Vor-Ort-Termin vorgelegten Bevollmächtigungsnachweise zum Ausschluss vom Auswahlverfahren führt.

Ort, Datum

Unterschrift gesetzliche*r Vertreter*in des Carsharing-Anbieters

Anlage 6: Interessenbekundung

Rathausplatz 3, 85748 Garching b. München

Aktenzeichen: Mob/12/2025

Betreff: Interessenbekundung für zugeordnete Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum (Sondernutzung)

Sehr geehrte Damen und Herren,
wir, die

(Name und Postanschrift des Carsharing-Anbieters)

bekunden für die folgenden von Ihnen bezeichneten Stellplätze verbindlich
unser Interesse zur Nutzung als Bereitstellungsfläche für Carsharing:

Name Standort/Station	Interessebekundung Ja/Nein
Hohe-Brückenstraße, Koordinaten 48.247438, 11.612056	
Ecke Maier-Leibnitz-Straße und Schleißheimer Straße, Koordinaten 48.249979, 11.646873	
Bürgermeister-Amon-Straße, Koordinaten 48.249080, 11.653244	
Angerlweg, Koordinaten 48.244838, 11.658259	
Römerhofweg, Koordinaten 48.254499, 11.656169	

Ort, Datum

Unterschrift gesetzliche*r Vertreter*in des Carsharing-Anbieters

Anlage 7: Datenschutzerklärung

Standard-Einwilligungserklärung der Stadt für die Verarbeitung von personen- und unternehmensbezogenen Daten einfügen

Ort, Datum

Unterschrift gesetzliche*r Vertreter*in des Carsharing-Anbieters